

Transbordeurs desservant Terre-Neuve

L'ouest de ma province, que je représente, possède tous les atouts d'un port naturel à Corner Brook, qui est le centre du transport des marchandises et des services vers le grand nord et le Labrador et qui est relié directement à Montréal d'où est expédié l'ensemble des marchandises. Nous avons eu toutes les difficultés du monde à inciter le gouvernement à allouer des fonds suffisants à la création d'installations portuaires satisfaisantes.

En 1969, après des années d'instance et de supplications, le gouvernement assurait enfin de meilleures installations portuaires, mais à cause du manque de planification, une fois les installations terminées, elles ne pouvaient satisfaire aux besoins prévus étant donné l'accroissement soutenu du trafic. Après de nouvelles sollicitations, le gouvernement a enfin accepté d'agrandir les hangars et a accordé, bien qu'à contre-cœur, environ \$200,000 en prévision de nouvelles facilités d'entreposage. Nous comptons qu'un montant de \$800,000 viendra s'ajouter à cela avec les années, au fur et à mesure des besoins.

La partie occidentale de ma province a des possibilités de développement qui exigent une considération prioritaire.

On ne saurait envisager l'expansion du port de Corner Brook sans songer sérieusement au développement permanent de toute la région, en même temps que celui du quai Curling, qui y est adjacent, et où l'initiative privée a secondé le développement des pêcheries. Tout cela, ainsi que l'aide voulue pour assurer l'infrastructure nécessaire à la grande industrie des pâtes et du papier, exige une attention soutenue de la part du ministère des Transports, si l'on veut coordonner, avec la province, le réseau fondamental de transport essentiel au développement de cette partie de la province. En outre, l'établissement d'une cartonnerie à une cinquantaine de milles ou plus de Corner Brook témoigne de la nécessité de voir au plus tôt à l'expansion de Port Harmon, comme moyen d'accès à la manufacture de Stephenville.

En réorganisant le service de transbordement de l'Atlantique et les services côtiers, le gouvernement devrait songer dès maintenant à la nécessité d'un service direct de Port-aux-Basques et North Sydney à la région de Bonne Bay, pour mettre davantage en valeur le potentiel touristique du parc national de Gros Morne. Même avec les nouveaux transbordeurs, dont le secrétaire parlementaire va nous parler, ce service ne pourra suffire au flot de touristes qui viendront bénéficier, espérons-le, de la beauté incomparable de cette région du Canada.

Le 12 octobre, le ministre des Transports (M. Marchand) et le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson), ainsi que le président du CN, annonçaient en grande fanfare cette réorganisation et ses principaux objectifs de coordination, d'amélioration et d'expansion des services actuels de transbordeurs et de desserte côtière en vue de faire face à l'augmentation prévue de la demande pour les années à venir ainsi qu'au trafic record que le système actuel s'efforce de satisfaire dans l'immédiat.

Personne ne pourra contester les termes utilisés par ces trois personnages avertis. Dans le communiqué, le ministre des Transports déclarait:

La création du nouveau service de transbordeurs et de desserte côtière par le CN s'imbrique avec les projets du ministère des Transports qui prévoient l'achat de nouveaux bateaux et la construction de nouveaux terminus et d'installations de manutention de marchandises et d'écoulement des voyageurs. Le fait que ces services continueront de constituer un élément vital du réseau de transport a été amplement démontré par l'augmentation considérable de la demande ces dernières années.

[M. Marshall.]

Vient ensuite cette déclaration du ministre de l'Expansion économique régionale:

... En plus des initiatives nécessaires aux besoins immédiats, il est visiblement indispensable de donner à ces services une expansion globale programmée afin de pouvoir satisfaire la croissance régionale dans le domaine de l'industrie, du commerce et du tourisme.

Je ne puis que souhaiter la réussite de cette nouvelle organisation mais j'espère qu'on publiera les études promises et que lorsque les recommandations concernant les installations seront faites, on ne prétextera plus des difficultés imprévues pour retarder ces réalisations faute de fonds.

● (1710)

L'une des études auxquelles je m'intéresse sincèrement concerne le service entre Terre-Neuve et le Labrador, un service qui est vital pour le bien-être des habitants de la région. A cause de l'insignifiance de la contribution du gouvernement fédéral dans cette partie du Canada, on peut avec raison parler de «traitement de citoyens de deuxième ordre» quand on parle du nord de Terre-Neuve et du Labrador.

Outre le manque absolu de communication entre le nord de Terre-Neuve et le Labrador, sauf pour une route en terre, l'absence de programmes d'améliorations dans cette région du Canada est tout à fait scandaleuse. Il est évident que quand on songe au Nord, on oublie le nord de Terre-Neuve et le Labrador, comme l'indique bien le désir de Radio-Canada de fournir un service de télévision et de radio à 98 p. 100 du pays. Les moyens de communication des TCN laissent beaucoup à désirer étant donné que, le plus souvent, il est impossible de communiquer par téléphone avec les citoyens du Nord, qui paient des prix exorbitants pour ne rien entendre.

Il est peut-être temps de remplacer les ministres qui s'occupent de cette région du Canada, et je me demande si le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) n'aimerait pas s'en occuper.

Il faudrait en toute priorité étudier la possibilité de relier cette partie du pays à la région du parc national en prolongeant une route convenable jusqu'à la route projetée au Labrador-Québec. En outre, il faudrait étudier le projet d'exploitation du cours inférieur du Churchill afin de fournir de l'énergie au Labrador et à Terre-Neuve. Le ministère des Transports devrait étudier très sérieusement l'établissement d'un service de bac pour franchir les 10 ou 11 milles qui séparent les deux régions. Cette étude devrait être faite en collaboration avec les autres ministères visés et la province. Les autres ministres en cause seraient le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Macdonald), le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson) et le ministre d'État chargé de la Science et de la Technologie (M^{me} Sauvé).

Mais ma motion a pour principal objet de verser au compte rendu la carence du gouvernement à s'en tenir à l'article XIV des conditions de l'Union, à savoir qu'à compter de la date de l'Union le CN se verra confier la responsabilité des chemins de fer et du service de paquebot de Terre-Neuve, et qu'il lui incombera de veiller à ce que ces services répondent aux besoins en matière de transports. Or, le gouvernement n'a pas respecté cet engagement. Qui plus est, il rompt cet engagement en abandonnant le service-voyageurs et ce, contre la volonté de la majorité des habitants de Terre-Neuve.